

Canadä

 Minister of Public Works and Government Services Canada, 1999 Catalogue No. T33-1/25-2001 ISBN 0-662-66190-7 Revised and reprinted November 2001 (3rd edition)

This booklet and related publications are available on Transport Canada's Web site at www.tc.gc.ca/railway/RSA/overview.htm

Correspondence can be addressed to:
Rail Safety
Transport Canada
Place de Ville
Tower C, 10th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

An Overview

2001

## Railway Safety Act

This overview of the RAILWAY SAFETY ACT is intended to provide the transportation industry, provinces, municipalities and other interested groups with general guidelines on the implementation of this Act in the areas of railway safety, security and the environment. The information provided here is not a complete statement of the RAILWAY SAFETY ACT, neither does it waive or modify any legal obligation under the Act.

As the regulator, Transport Canada continues to play the lead role in overseeing safety in the rail transportation industry. To this end, our stated mission is to further advance the safety and security of an efficient, accessible and sustainable rail transportation system through:

- ▼ awareness and education
- establishment and implementation of policies, legislation and standards
- monitoring and enforcement

This overview is in keeping with Transport Canada's concerted effort to increase the use of "plain language" material in support of our policies and legislation.

A copy of the RAILWAY SAFETY ACT in its entirety can be found on Transport Canada's website at:

http://www.tc.gc.ca/actsregs/rsa-lsf/rsa.html. If you have additional questions, please write or call one of the contacts listed at the end of this booklet.



	PAGE
Preface	11
Introduction	2
Objectives	2
Background	2
Related Legislation	3
Overview	4
General	4
PART I	
Railway Works: Construction or Alteration	7
PART II	
Railway Works and Equipment: Operation and Maintenance	11
PART III	
Non-Railway Operations	15
PART IV	
Administration and Enforcement	19
PART V	
Miscellaneous Provisions	27
PART VI	
Consequential Amendments to Other Acts	28
Sources for Further Information	29
GLOSSARY	30

**OBJECTIVES** 

BACKGROUND

The objectives of this booklet are to describe the fundamental principles of railway safety in Canada; to explain the specific details of the *Railway Safety Act*<sup>1</sup>(RSA); and to provide general guidance to the rail transportation industry and other interested groups.

For many years, the safety of Canada's federal railways was regulated under the *Railway Act*. This Act was designed for another era, having originated at the turn of the century when Canada's railway system was rapidly expanding. At that time, much of the system was under construction to open up new territory and to encourage settlement. Small companies without adequate financial reserves built railway lines, with uncertain revenue prospects. There was a strong temptation to cut corners on construction and operating costs, and legislation was needed to allow the government of the day to closely control these activities, for the protection of the public and railway employees.

The RSA came into force in 1989 to address the many changes that had taken place in the rail transportation industry in recent years. It was designed to achieve the objectives of the national transportation policy relating to the safety of railway operations. The RSA gave direct jurisdiction over safety matters to the Minister of Transport, to be administered by Transport Canada, where responsibility for other federally regulated modes resides (i.e., air, road and marine modes).

With the introduction of the new Canada Transportation Act in 1996, the railway industry began to accelerate its significant re-structuring process. In focusing more on their core railway infrastructure, both national carriers have transferred thousands of kilometres of track to short line operators. Many of these transferred railways now fall under the jurisdiction of the provinces in which they exclusively operate. In some provinces, Transport Canada monitors the safety of these provincial railways under contract as a result of federal-provincial agreements.

The 1999 amendments to the RSA have been made to further improve the legislation and to make the railway system even safer. These amendments are designed to fully modernize the legislative and regulatory framework of

Canada's rail transportation system. Railways are more responsible for managing their operations safely, while the general public and interested parties have a greater say on issues of rail safety.

#### Related Legislation

- With the overhaul of rail transportation legislation over the last decade, legislation now exists for the following purposes:
- v to provide the railway industry with greater freedom to act in the area of economic regulation
- ▼ to simplify, update, and improve safety regulation
- ▼ to establish an independent accident investigation agency for all federally regulated modes

The following is a brief summary of related Acts.

#### CANADA TRANSPORTATION ACT

This Act deals with market-entry, rate-making, and other economic regulation. It was introduced to consolidate and revise the *National Transportation Act* and the *Railway Act*, and replaced the National Transportation Agency with the present-day Canadian Transportation Agency (CTA).

The CTA is a quasi-judicial body reporting to Parliament through the Minister of Transport. The CTA has regulatory powers over economic matters and issues of public convenience and necessity.

## CANADIAN TRANSPORTATION ACCIDENT INVESTIGATION AND SAFETY BOARD ACT

This Act, dealing with accident investigation, provides for a multimodal, independent board, known as the Transportation Safety Board, with the objective of advancing safety by:

- conducting independent investigations, including, when necessary, public inquiries, into selected transportation occurrences in order to make findings as to their causes and contributing factors; identifying safety deficiencies as evidenced by transportation occurrences
- making recommendations designed to eliminate or reduce any such safety deficiencies
- reporting publicly on its investigations and related findings

The purpose of this Act is to promote public safety in the transportation of dangerous goods by all modes of transport throughout Canada. It governs the means of containment, handling, offering for transport, and transporting of dangerous goods in Canada, and is administered by the Transportation of Dangerous Goods Directorate, Transport Canada.

#### NAVIGABLE WATERS PROTECTION ACT

The purpose of this Act is to protect the public rights of navigation on all the navigable waterways of Canada. The Act regulates the construction of works built or placed in, over, through, or across navigable waterways, and provides a legal framework to deal with obstacles and obstructions to navigation. The Act is administered by Fisheries and Oceans Canada.

#### RAILWAY RELOCATION AND CROSSING ACT

Part I of this Act, entitled "Joint Urban Development and Transportation Plans", is intended to facilitate the relocation of railway lines or re-routing of railway traffic in urban areas. Parts II and III of this Act have been repealed.

OVERVIEW

GENERAL

he fundamental principles on which the regulation of railway safety in Canada is based, as stated in section 3 of the RSA, are as follows:

- to promote and provide for the safety of the public and personnel, and the protection of property and the environment, in the operation of railways
- to encourage the collaboration and participation of interested parties in improving railway safety
- ▼ to recognize the responsibility of railway companies in ensuring the safety of their operations
- to facilitate a modern, flexible and efficient regulatory scheme that will ensure the continuing enhancement of railway safety

The 1999 amendments to the RSA aim to help achieve these objectives by:

- promoting and providing for the safety of the public and personnel, and the protection of property and the environment, in the operation of railways
- providing authority to require railways to implement
   Safety Management Systems
- providing greater involvement for interested organizations in rule-making
- providing a safety framework for minimizing disruption caused by train whistles in communities
- ▼ strengthening and clarifying federal powers at road-rail (grade) crossings
- ▼ clarifying and strengthening the powers of Railway Safety Inspectors
- ▼ streamlining the administrative process
- providing environmental protection authority to regulate railway emissions
- ▼ improving other miscellaneous items

The RSA and subsequent amendments were prepared in extensive consultation with interested parties and received broad support.

The RSA is divided into six major parts:

Part 1: Construction or Alteration of Railway Works

Part II: Operation and Maintenance of Railway Works and Equipment

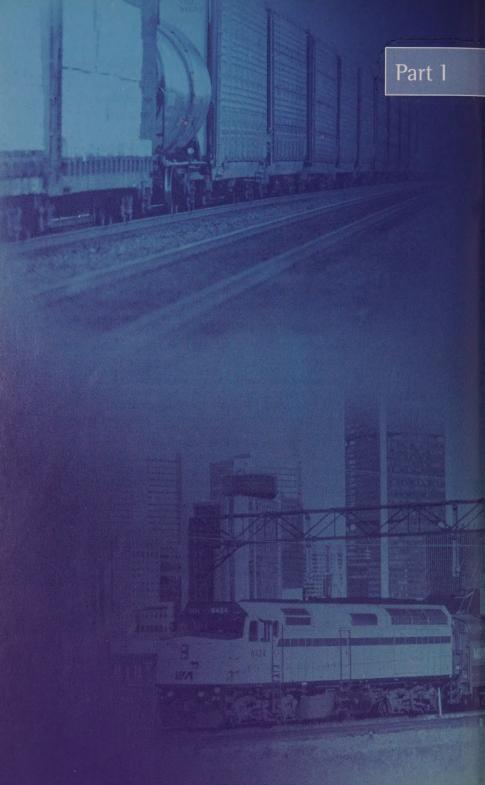
Part III: Non-Railway Operations Affecting Rail Safety

Part IV: Administration and Enforcement

Part V: Miscellaneous Provisions

Part VI: Consequential Amendments to Other Acts.





art I covers the construction and reconstruction of railway works. The Minister of Transport has the authority to ensure the safety of railway structures, with sufficient flexibility for railway companies to carry out routine items with a minimum of delay. This part also provides the Minister with the authority to make grants for crossings, grade separations and special safety projects.

#### REGULATIONS AND ENGINEERING STANDARDS

The government may make safety regulations governing the construction or alteration of railway works, such as railway signaling systems. Such engineering standards may embrace both physical specifications and performance standards. As well, regulations can be made regulating or prohibiting the construction of road crossings under specified conditions.

Alternatively, railway companies may choose to file standards for approval by the Minister whether or not they are covered by existing regulations. Such standards, when approved by the Minister, have the same force as regulations.

The procedures established in this and following sections provide freedom to build structures that meet standards without Transport Canada approval. The approval process is required only when there is a need for the Minister to make a decision, either in the public interest or because the proposal does not comply with standards.

#### Notice of Certain Proposed Railway Works

This section ensures that persons whose safety may be affected are made aware of proposed works and are given the opportunity to register objections with the proposing party and with the Minister. Such objections should only be made based on a threat to the safety of persons or property.

A person proposing to carry out certain railway works is required to give notice of this intention. The required work may proceed if no safety objections from concerned parties are received. Details of the type of work, the notice to be filed, the recipients of notice, etc., are established in the Notice of Railway Works Regulations.

There is a continued requirement for authority from the CTA to construct and reconstruct certain works, on terms and conditions relating to public convenience and necessity. The CTA also has power to resolve disputes over the apportionment of costs.

SECTION 8

#### RAILWAY WORKS REQUIRING MINISTERIAL APPROVAL

Section 10

In cases where a proposed railway work departs from standards established under the RSA, or where an objection to carrying out the work (section 8) remains unresolved, approval must be obtained from the Minister before the work is undertaken.

Subsection 10(1.1)

A person can apply to the Minister as soon as he or she receives responses from all parties to whom a notice was sent, without having to wait until the notice period expires.

Subsection 10(1.2)

A person can proceed with a railway work if all objections are subsequently withdrawn.

This provision gives the Minister all necessary powers to control the safety of railway construction and reconstruction activities. At the same time, it gives the railways freedom to carry out routine work without the direct involvement of the regulator. Where projects meet engineering standards and have no negative safety implications for other parties, the proponents will be able to proceed without approval. Where these criteria are not satisfied, the party proposing the work must convince the Minister that the projects are safe, taking into consideration any objections raised by affected parties.

The RSA specifies procedures, including time frames, under section 10, subsections (2) to (9).

#### ENGINEERING WORK

SECTION 11

The involvement of licensed professional engineers is required in the design, construction, evaluation and alteration of all engineering work relating to railway works. Professional engineers are obligated to protect the public health, safety and welfare where engineering work is involved.

Such works include utility crossings (such as power lines and pipelines), road approaches to rail lines (which are the responsibility of the road authority), and railway infrastructure, such as tracks, signals and bridges.

Transport Canada, in consultation with the rail industry and the Canadian engineering community, has published guidelines to this effect.

#### GRANTS RELATING TO ROAD CROSSINGS AT GRADE

The Minister has the power to make financial contributions toward railway works that will increase safety by improving,

SECTION 12

N.

relocating, or eliminating existing grade crossings. Such contributions cannot exceed 80 per cent of eligible costs, and only apply to railways under federal jurisdiction.

The Minister can make a grant to a person (which may include a road authority) to agree to the closure of a public or private crossing. Once the grant has been made, the person's rights to the crossing cease. The intent of this section is to encourage a reduction in the number of grade crossings, thereby improving railway safety.

A Transport Canada Guideline on Financial Assistance is available to assist parties who wish to apply for a grant and/or contribution for grade crossings.

#### GRANTS FOR CONSTRUCTION OF ALTERATION OF GRADE SPARALIONS

Contributions can be made toward the construction or alteration of grade separations. The powers are similar to those for grade crossings under section 12. This provision, however, has not been used for many years.

#### GRANTS FOR PROGRAMS, STUDIES, PROJECTS, AND WORKS

The Minister is authorized to make grants toward a wide range of initiatives likely to promote, or contribute to, safe railway operations. Terms and conditions may also be attached to these grants.

Eligible projects could take such forms as basic scientific and technical research, field tests, demonstration, and educational programs.

#### REFERENCE TO THE CTA

In cases where more than one party benefits from a railway work and no agreement can be reached on sharing the cost of the work, any, or all, of the parties can apply to the CTA for arbitration. In this section, a railway work includes crossing works and line works such as fencing. It also includes instances where a contribution is being made under section 12 or 13, and extends to the relocation of any portion of a public road.

The CTA will determine the cost-apportionment for railway works that have or have not yet commenced. In making this determination, the CTA will consider such factors as any contributions made under section 12 or 13 and the relative benefits that each person stands to gain from the work.

Section 12.1

Section 13

Section 14

SECTION 16



his part provides for the establishment of regulations and rules for railway operation and maintenance. It also includes provisions regarding the cessation of whistling at crossings.

#### REGULATIONS

The government may make safety regulations covering the operation or maintenance of railways in general, such as tracks, bridges, culverts, signal systems and crossing works. Also included are the design, operation, and maintenance of railway equipment.

The government may also establish regulations with respect to employment of persons in designated positions critical to safe railway operations and to the security of railway transportation. The regulations established under this section apply to all railways, as opposed to rules established under sections 19 and 20, which apply to specific railway companies. Where inconsistencies exist between regulations and rules, regulations prevail.

The government may make regulations requiring railway companies or road authorities to conduct safety reviews at road crossings under specified circumstances, such as where multiple fatalities have occurred. The review would determine whether changes or alterations to the crossing are necessary to improve its safety.

#### FULLES FORMULATION OR REVISION PURSUANT TO MINISTERIAL ORDER

The Minister may order a railway company to file safety or security rules for approval. The order will specify a time period for the railway to do so, and during that period the railway company must first consult with each relevant association or organization that is likely to be affected. Each relevant group must be given a 60-day period to consult with the railway company on the proposed rules before they are filed with the Minister for approval. When filing, the railway company must make known the views of the relevant associations to the Minister.

The Minister has 60 days from the time of filing to consider the rules and to make a determination as to whether or not the rules are conducive to safe railway operations. The Minister may extend the time period for consideration of the matter at any time before this 60-day assessment period expires. Before it expires, the Minister may engage any person or organization having expertise in matters relating to safe railway operations to provide advice in relation to the matter.

If the Minister is satisfied with the rules as filed or approves them subject to terms and conditions, the company and each association or organization identified will be notified of the approval. If the Minister is not satisfied, those same parties will be notified of the Minister's refusal to approve the rules and of the reasons for refusal.

A railway company can request that the Minister amend the terms and conditions on which a rule was approved if new information is presented about the safety of the railway operations. Copies of the railway company's request, and any subsequent amendments made by the Minister, must be sent to each relevant association or organization.

The Minister also has the power to formulate rules on behalf of a railway company. This power enables the Minister to intervene in the event that a company is unwilling, or unable, to formulate rules in an acceptable manner. The Minister must provide an opportunity for the company and relevant associations or organizations to comment before such rules can come into effect. Rules established by the Minister will have the same effect as if they had been formulated by the company and approved by the Minister.

#### FORMULATION OR REVISION AT INITIATIVE OF RAILWAY COMPANY

A railway company is permitted, on its own initiative, to propose new rules or changes to rules that already exist. The company must apply to the Minister for approval, giving details of and reasons for the proposal. The treatment of the proposal is similar to that outlined under section 19, with the identical time frames and requirements for consultations and review of rules.

#### UNIFORMITY OF RULES

The Minister shall ensure that rules applying to a particular railway company are as consistent as possible with other rules dealing with a like matter and applying to other railway companies. The intent of this section is to promote uniformity where it is in the interest of safety, and is not intended to prevent a company from innovating to improve safety.

#### EXEMPTIONS: BY ORDER IN COUNCIL OR BY THE MINISTER

A railway company can apply to the Minister for an exemption from the provisions of a regulation or a rule established under section 18, 19 or 20 of the RSA. The

SECTION 20

SECTION 21

SECTION 22

11

Minister and the government may grant these exemptions within a 60-day time frame. Such exemptions require the same procedures for consultation with relevant associations as sections 19 and 20 and must be in the public interest and not likely to threaten safe railway operations.

The railway company is provided with a shorter procedure for exemptions of limited duration or for an exemption required to conduct testing of new or experimental equipment. The exemption is only effective if the railway company has filed a notice with the Minister and all relevant parties and no objections are received from these relevant parties within 14 days after filing the notice. Any objection by the Minister to the exemption request must be made within 21 days; otherwise, the railway company may carry out the requested testing.

#### RAILWAY WORKS TO ACCORD WITH REGULATIONS AND RULES

It is an offence for a railway company to operate or maintain a railway, or for any person to maintain a crossing, that does not comply with the regulations and rules established under section 18, 19, or 20. This does not apply to operations carried out under exemptions granted under sections 22 and 22.1.

#### CESSATION OF TRAIN WHISTLING

This section prohibits the use of the whistle on any railway equipment in an area within a municipality, but only if the area meets the safety standards prescribed in regulation and the municipality has passed a resolution indicating its agreement with eliminating the whistling. Before passing such a resolution, the railway company involved must be consulted and notice given to relevant organizations and the general public. If required, the Minister may determine whether an area meets the prescribed requirements.

A Railway Safety Inspector and the Minister have the power to initiate whistling if an immediate threat to safe railway operations is perceived to exist. Furthermore, this provision does not prohibit the use of the whistle in cases of emergencies or other requirements, such as when specific work crews are located on railway property.

Section 22.1

Section 23

SECTION 23.1



his part provides the powers to ensure that railway operations are not endangered by operations on land adjacent to a right-of-way. Also included are provisions regarding trespassing and the right-of-way of trains at crossings.

#### REGULATIONS

The government may make regulations for controlling activities on lands adjoining railway rights-of-way to avoid a threat to safe railway operations. Such regulations may deal with:

- construction of structures
- mining operations
- ▼ drainage systems
- **▼** storage of flammable materials
- ▼ removal of trees and bush obstructing the field of view
- removal of weeds and the use of alternatives to chemical pesticides
- ▼ restricting or preventing, by means of fences, signs or any other means, access to the land on which a railway line is situated by people, vehicles, or animals
- ▼ construction, alteration and maintenance of roads
- ▼ control of vehicular and pedestrian traffic on road approaches to road crossings
- ▼ any other activity that could constitute a threat to safe railway operations



Any private landowner who suffers loss as a result of the above-mentioned activities is entitled to compensation by the railway company. Disputes over compensation may be referred to the CTA.

## Power of Railway Companies and Road Authorities on Adjoining Lands

SECTION 25

Railway companies are allowed to enter onto land adjoining railway lines to carry out activities essential for the safe operation of the railway, where no other access is reasonably available. This includes dealing with fires, installing or maintaining a snow fence, removing obstructions to railway works, removal of trees, or carrying out alterations to railway works, such as drainage structures.

Road authorities may enter onto land in the vicinity of a rail crossing, including land adjacent to either a road or railway right-of-way, to cut down trees and brush that has been permitted to grow in contravention of section 24 regulations. Written notice of the intention to do so must first be given to the landowner.

#### Powers of the CTA

SECTION 26

Where agreement cannot be reached on compensation to be paid by a railway company or a road authority to any person claiming losses as a result of action taken under section 24 or 25, and where no other recourse is available under Part III of the Canada Transportation Act, any affected party can refer disagreements to the CTA for arbitration.

#### TRESPASSING

SECTION 26.1

It is a contravention of the RSA for any person to enter land on which a railway line is situated, without a lawful excuse. The enforcement of this section of the RSA is generally carried out by police forces under the *Contraventions Act* through agreement with the respective province. It may also be enforced directly under the RSA pursuant to section 41.

#### RIGHT-OF-WAY

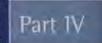
Section 26.2

Users of a road are required to give way to railway equipment at a road crossing when adequate warning of its approach is given. Adequate warning is generally accepted to mean compliance with all applicable rules, regulations, standards and orders.

#### The purpose of this provision is to:

- encourage railways, municipalities or road authorities to resolve individual site problems
- sharpen public awareness about safe driving and risks to pedestrians and other road users of the crossing
- recognize that crossings are the site of most railwayrelated deaths and injuries
- recognize that trains can not stop quickly due to their size and weight
- clarify that such right-of-way exists only if adequate warning of the train's approach is given





Section 28

art IV covers those items that are necessary to enforce the provisions of the RSA. It covers the appointment and authority of Railway Safety Inspectors and Screening Officers, removal of works, emergency directives, rules of court, medical reporting, inquiries, security measures and offences.

#### RAILWAY SAFETY INSPECTORS AND SCREENING OFFICERS

The Minister has the power to appoint Railway Safety Inspectors and Screening Officers. Inspectors are required to be certified for one or more specific areas of responsibility, such as: railway works, railway equipment, railway operations or security matters. A Railway Safety Inspector is exempt from being required to give evidence in a civil suit, except with the written permission of the Minister. A Railway Safety Inspector or a Screening Officer is not personally liable for anything that he or she has done in good faith while discharging his or her duties under the RSA.

Railway Safety Inspectors monitor compliance with safety and security regulations, emergency directives, rules, and orders made under the RSA.

A Screening Officer is someone designated by the Minister to perform authorized screening, i.e. control, observation, inspection and search of persons or goods to prevent the unauthorized possession or carriage of weapons, explosives and incendiaries on railway works and railway equipment.

A Transport Canada Guideline on the Roles of Railway Safety Inspectors and Screening Officers is also available.

#### INSPECTORS' POWERS TO INSPECT RAILWAY PREMISES

Railway Safety Inspectors are empowered to enter and inspect railway property, to seize any property that may afford evidence and to question persons to determine whether there has been an offence under the RSA.

This includes rail traffic control offices and other railway facilities that may be located elsewhere than on the railway line. Inspectors may also require any person appearing to be in charge of such a place to produce any document for inspection or for the purpose of making copies or taking extracts.

The powers granted ensure that Inspectors have the authority to inspect railway works and equipment on a

regular basis and to carry out an investigation where there is reason to believe that an offence has been committed under the RSA.

#### ASSISTANCE TO INSPECTORS

SECTION 30

Under the RSA, owners and persons having charge of facilities that are being inspected must offer all reasonable assistance to Inspectors. These persons must:

- ▼ comply with reasonable requests
- ▼ not make any false or misleading statements
- ▼ not remove, alter or interfere with evidence
- ▼ not otherwise obstruct or hinder an Inspector while carrying out his or her duties

This section supports the power of the Inspector and creates an offence in the event that anyone obstructs an Inspector working under the RSA.

OR EQUIPMENT

SECTION 31

Railway Safety Inspectors have the power to prevent, or restrict, the use of railway works, or to restrict railway operations, if they perceive an immediate threat to the



safety or security of railway operations. As a result, Inspectors can take direct action to intervene in railway company operations if the company, or any of its employees, fails to respond to the threat in a manner satisfactory to the Inspector.

Threat is defined as a hazard or condition that could reasonably be expected to develop into a situation in which a person could be injured or made to be ill or damage could be caused to the environment or property, and an immediate threat is when such a situation already exists.

This section further provides as follows:

- ▼ it requires an Inspector to notify a railway company or any person who owns or leases railway equipment, in writing, of any perceived threat to safe railway operations. If the threat is immediate, the Inspector may order that the works or equipment not be used, or may impose restrictions on its use, until satisfied that the threat has been removed
- ▼ it establishes a similar process for crossings, but extends the notification to persons responsible for the maintenance of the crossing. The Inspector may restrict the use of the crossing by the road traffic, by the utility, or by the railway
- ▼ it establishes a similar process to issue a notice or order to the operator of a motor vehicle using a crossing
- ▼ it gives the Inspector similar powers in relation to railway operations

A Railway Safety Inspector has the authority to revise or revoke orders issued by another Inspector if the Inspector making the original order is unable to act.

#### UNAUTHORIZED OR IMPROPERLY MAINTAINED WORKS

The Minister can order the removal or modification of any works that have not been constructed, altered, or maintained in accordance with the RSA. In addition, the Minister may sell, give away or otherwise dispose of the materials contained in such works.

SUBSECTION 31(8)

SECTION 32

SUBSECTION 32(3.1)

The Minister can order corrections to deficiencies found in a railway's Safety Management System. This provision authorizes the Minister to order a railway company to take corrective measures if it is felt that the Safety Management System established by the company has deficiencies that risk compromising railway safety.

#### EMERGENCY DIRECTIVES

SECTION 33

The Minister can take action in the event of an immediate threat to safe railway operations or the security of rail transportation. Wide-ranging embargoes can be imposed on railway operations in cases where the Minister believes that continued operation of certain equipment or the use of works or operating or maintenance practices would be unsafe. The Minister also has the power to issue such directives for security purposes with respect to rail transportation.

Emergency directives can be used to override regulations and rules where experience shows that these have unsafe implications. Emergency directives can remain in effect for a maximum of six months and may be renewed once for a further period of six months.



#### ENFORCEMENT THROUGH COURT

Section 34

The provisions of the RSA can be enforced, if necessary, through the courts.

This section provides as follows:

- it allows any order or emergency directive by the Minister to be made an order enforceable by the federal or any superior court
- it allows the Minister to extend this power of enforcement to orders issued by a Railway Safety Inspector
- it establishes the process to be followed in implementing court enforcement of orders and emergency directives
- it allows the Minister to cancel and replace an order or emergency directive that has been made an order of the court
- it gives the Minister the option, at any time, to enforce a decision or order by his own action

Million Monay out

Medical examinations are required for all persons occupying positions declared by rule or regulation to be critical to railway safety operations (referred to as designated positions), whether or not they are railway employees. The intervals for such testing are to be established through rule or regulation as well.

This section also provides as follows:

- it requires physicians and optometrists to notify the railway company's medical adviser if an employee has a medical condition that could be a threat to safe railway operations
- it places the responsibility on the patient to inform the physician that he or she holds a designated position
- it allows the company to use information provided by a physician or optometrist in the interest of safe railway operations
- it prohibits any legal, disciplinary or other proceedings against a physician or optometrist for such information given in good faith
- it prohibits further disclosure, or use as evidence, of such medical information, except with the permission of the patient

SECTION 35

The overall purpose of this section is to ensure that persons in positions critical to safe rail operations are fit for duty.

#### OTHER INFORMATION REQUIREMENTS

Section 37

The government has the authority to make regulations requiring railway companies to provide any information relating to safe railway operations that is requested by the Minister, such as data regarding safety performance trends.

The government may also make regulations requiring railway companies to report data required to support the auditing of Safety Management Systems. Relevant safety information must be gathered, investigated and evaluated to determine whether Safety Management Systems are in place, are adequate and are functioning well.

#### SECURITY SCREENING AND MEASURES

Section 39

A framework is established for the notification and conduct of screening operations for railway transportation and ensures that screening operations address all of the situations that could pose a threat to security, and for which security screening is an appropriate response.

This section also empowers the Minister to formulate railway security measures and to require or authorize railway companies to implement such measures.

Under this section:

- ▼ it is an offence for a person to knowingly make a false or misleading statement to a Screening Officer
- ▼ the conditions are established under which security rules, emergency directives and measures may be disclosed

#### INQUIRIES

Section 40

The Minister can carry out a public inquiry into any issue of public interest affecting the safe operation of railways. A person conducting an inquiry under the RSA will have the same powers as a commissioner appointed under the INQUIRIES ACT.

#### OFFENCES AND PENALTIES

Section 41

Contraventions of the provisions of the RSA or of regulations, emergency directives, orders, rules, or requirements made pursuant to the RSA are an offence and penalties may be applied.

In the case of a conviction on indictment, a corporation is liable to a maximum fine of \$200,000, and an individual is liable to a maximum fine of \$10,000 and/or imprisonment for up to one year. For a summary conviction, the maximum fine for a corporation is \$100,000, and for an individual the maximum fine is \$5,000 and/or imprisonment for up to six months.

Violations can be prosecuted in the jurisdiction where the accused lives or carries on business even when the offence occurred in some other jurisdiction. This would allow, for example, for more than one violation of a rule to be grouped under the same proceeding, even though the offences occurred in various jurisdictions.





This part provides for delegation of powers, the authority to implement Safety Management Systems, the authority to regulate the release of pollutants and a number of miscellaneous provisions.

#### **DELEGATION OF POWERS**

Ministerial powers or duties under the RSA may be delegated, in writing, to any person designated by the Minister. Most of these powers have been delegated to the Deputy Minister, the Assistant Deputy Minister of Safety and Security, the Director General of Railway Safety, and the Director General of Security and Emergency Preparedness.

#### STATUTORY INSTRUMENTS ACT

Numerous provisions made under the RSA, such as orders, rules, directives and notices, are not statutory instruments, and therefore are not subject to federal regulatory policy. For example, rules submitted pursuant to section 19 or 20 are not statutory instruments and are not published in the Canada Gazette. On the other hand, regulations made pursuant to section 18 are statutory instruments.

#### SAFETY MANAGEMENT SYSTEMS

Subsection 47.1(1)

The government has the authority to make regulations respecting the development and implementation of Safety Management Systems by railway companies.

Safety Management System is defined as a formal framework for integrating safety into day-to-day railway operations and includes safety goals and performance targets, risk assessment, responsibilities and authorities, rules and procedures, and monitoring and evaluation processes.

The requirement for Safety Management Systems was one of the key amendments to the RSA. These systems are expected to improve railway safety by reducing: public and employee fatalities and injuries; property damage resulting from railway accidents; and the impact of accidents on the environment. The program is to be monitored by a formalized auditing program and analysis of safety performance indicators.

Given the results in other industries, Safety Management Systems are intended to promote a safety culture within railways, to enable railways to demonstrate their commitment to safety, and to show that they are in compliance with regulatory requirements.

#### ENVIRONMENTAL PROTECTION

Subsection 47.1(2)

The government has the authority to regulate the release of pollutants into the environment from the operation of railway equipment. The specific intent of this provision is to contribute to the environmental sustainability of the rail industry.

#### Publication of Regulations

Section 50

Regulations made under the RSA must be published in the *CANADA GAZETTE* at least 90 days before coming into effect. This is intended to provide widespread public notification of railway safety, security and environmental regulations and provide ample opportunity for interested parties to file comments, questions, and objections with the Minister.

### Part VI

# CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO OTHER ACTS

#### AMENDMENTS TO OTHER ACTS

In order to eliminate conflict with the RSA and to further enhance railway safety, amendments have been made to other Acts such as the Access TO INFORMATION ACT, the CRIMINAL CODE and the RAILWAY RELOCATION AND CROSSING ACT.

#### **O**TTAWA

Rail Safety / Headquarters Place de Ville, Tower C 330 Sparks Street, 10th Floor Ottawa, Ontario K1A 0N5

*Tel.:* 613 998-2985 *Fax.:* 613 990-7767

Transport Dangerous Goods / Headquarters

Place de Ville, Tower C 330 Sparks Street, 9th Floor Ottawa, Ontario K1A 0N5

*Tel.*: 613 990-1147 *Fax*: 613 993-5925

REGIONAL OFFICES / SURFACE GROUP

#### ATLANTIC

Heritage Place 95 Foundry Street, Suite 418 Moncton, N.B. E1C 5H7 *Tel:* 506 851-7040

Fax: 506 851-7042

#### QUEBEC

800 René-Lévesque West 6th Floor, Suite 638 Montreal, Quebec H3B 1X9

*Tel.:* 514 283-5722 *Fax:* 514 283-8234

#### ONTARIO

4900 Yonge Street 3<sup>rd</sup> Floor

North York, Ontario M2N 6A5

*Tel.:* 416 973-9820 *Fax:* 416 973-9907

#### PRAIRIE AND NORTHERN

344 Edmonton Street 4th Floor P.O. Box 8550 Winnipeg, Manitoba R3C 0P6

*Tel.:* 204 983-4214 *Fax:* 204 983-8992

#### PACIFIC

225 - 625 Agnes Street New Westminster, B.C. V3M 5Y4

*Tel.:* 604 666-0011 *Fax:* 604 666-7747

#### OTHER ORGANIZATIONS

Transportation Safety Board of Canada
Place du Centre
4th Floor
200 Promenade du Portage
Hull, P.Q. K1A 1K8
Tel.: 819 994-3741
Fax: 819 997-2239

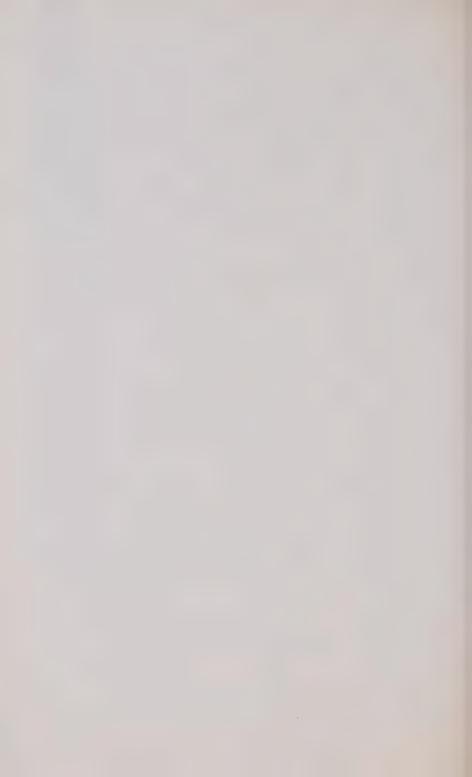
Canadian Transportation
Agency
Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, P.Q.
Postal Address:
Ottawa, Ontario K1A 0N9

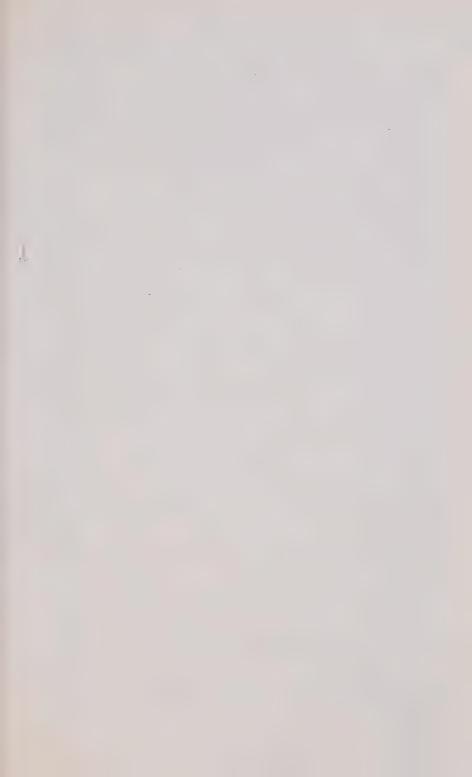
*Tel.:* 819 997-0344 *Fax:* 819 953-8353

	PAGE
Adjoining Lands - Power of Railway Companies and Road Authorities	16
Amendment to Other Acts	28
CANADA GAZETTE	27, 28
CANADA TRANSPORTATION ACT	2, 3
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act	3
Canadian Transportation Agency	3
- Non-Railway Operations	16
- Railway Works	7, 9
Delegation of Powers	27
Emergency Directives	22
Enforcement Through Court	23
Engineering Work	8
Engineering Standards	7
Environmental Protection	28
Grants  — Road Crossings at Grade  — Construction or Alteration of Grade Separations  — Programs, Studies, Projects and Works	8 9 9
Information Requirements, Other	24
Inquiries	24
Inspectors	13, 19-21, 23
Medical Information	23
Ministerial Order	11
NATIONAL TRANSPORTATION ACT	3
NAVIGABLE WATERS PROTECTION ACT	4
Notice of Certain Proposed Railway Works	7
Offences and Penalties	25
RAILWAY ACT	2, 3
RAILWAY RELOCATION AND CROSSING ACT	4
Railway Works Requiring Ministerial Approval	8
Regulations  - Adjoining Lands  - Construction or Alteration of Railway Works  - Environmental Protection  - Exemptions	16 7 28 12

	PAGE
<ul> <li>Medical Information</li> </ul>	23
<ul> <li>Non-Railway Operations</li> </ul>	15
<ul> <li>Offences and Penalties</li> </ul>	25
<ul> <li>Operation and Maintenance of Railway Works</li> </ul>	
and Equipment	11-13
<ul> <li>Other Information Requirements</li> </ul>	24
<ul><li>Publication</li></ul>	28
<ul> <li>Safety Management Systems</li> </ul>	27
- Whistling	13
Right-of-Way	16
Rules	
<ul><li>Exemptions</li></ul>	12
<ul> <li>Inconsistencies with Regulations</li> </ul>	11
<ul> <li>Medical Information</li> </ul>	23
<ul> <li>Offences and Penalties</li> </ul>	25
<ul> <li>Operation and Maintenance of Railway</li> </ul>	
Works and Equipment	11-13
<ul> <li>Railway Company Initiative</li> </ul>	12
- Railway Works	13
<ul> <li>Security Screening and Measures</li> </ul>	24
- STATUTORY INSTRUMENTS ACT	27
— Uniformity	12
Safety Management Systems	5, 22, 24, 27
Screening Officers	19, 24
Security Screening and Measures	24
STATUTORY INSTRUMENTS ACT	27
Transportation of Dangerous Goods Act	4
Transportation Safety Board	3
Trespassing	16
Unauthorized or Improperly Maintained Works	21
Whistling	13

12





8	elleriotzinim noitedorqqe'l tnesgixe estisivorret xusverl
8	Pingéniene
91	Perrains contigus – Pouvoirs des compagnies de chemin de fer et des autorités responsables des services de voirie
2, 21, 24, 27	systèmes de gestion de la sécurité
6	Programmes, études, projets et travaux
8	usəvin s səgsezsed —
6	- Construction ou modification de sauts-de-mouton
	snoitneydud
13	təffflet
23	xusələm en
15	93 stimrofinU —
13	sərisivorrəf xusvsrT —
23	– Renseignements médicaux
77	— Foi sur les textes réglementaires
15	- Initiative de la compagnie de chemin de fer
77	earliactions et peines
11	- Incompatibilité avec les règlements
11-13	— Exploitation et entretien des installations et du matériel ferroviaires
15	– Exemptions
74	- Contrôle et mesures de sécurité
	ડ્વેલાન્ટ
91	sugitinos enisme—
77	– Systèmes de gestion de la sécurité
13	təfffic —
23	- Renseignements médicaux
87	- Publication
87	- Protection de l'environnement
7₹	esinise et peines
11-13	— Exploitation et entretien des installations et du matériel ferroviaires
15	– Exemptions
L	— Construction ou modification d'installations ferroviaires

74	- Autres exigences relatives aux renseignements
SI	– Activités aup sertus estivites
	Règlements
78	Protection de l'envivonnement
91	Priorité aux trains
6-4	eerrovialiations ferrovialistes
91	- Activités autres que ferroviaires
3	Office des transports du Canada
L	Seupindes techniques
78	Modifications à d'autres lois
3	Loi sur les transports nationaux
7,3	Loi sur les transports au Canada
77	Poi sur les textes réglementaires
2, 3	Toi snb tes chewins de leb
<i>→</i>	Toi sur le transport des marchandises dangereuses
<i>₽</i>	CROISEMENTS DE CHEMIN DE FER
Assess second attackment of a bloom as	FOI SUR LE DÉPLACEMENT DES LIGNES DE CHEMIN DE FER ET LES
3	TRANSPORT ET DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS
* ************************************	TOI SON TE BUREAU CANADIEN D'ENCATANTES SON LES ACCIDENTS DE
<b>t</b>	LINGUSIONS  LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES
91	Intrusions
7.1	ob sənnətərinə uo eətrurtenos enotiallatını 1960'n derogatorive
13, 19-23	Inspecteurs
77	Injonctions ministérielles
74	seined te preines
27, 28	GAZETTE DU CANADA
74	Enquêtes
7.7	Délégation de pouvoirs
7₹	Contrôle et mesures de sécurité
3	Bureau de la sécurité des transports
L	eżytejorą xusvaty sob sivA
74	Autres exigences relatives aux renseignements
77	Assimilation à des ordonnances de la cour
11	ləirəteinim ətêmA
16, 24	Agents de contrôle

PRAIRIES ET NORD

1616copieur: 819 953-8353

1616phone: 819 997-0344

Les Terrasses de la Chaudière

1616copieur: 819 997-2239

1478-499 : 519 949191

Hull (Québec) KIA 1K8 200, Promenade du Portage

transports du Canada Bureau de la sécurité des

7477-364 504 504 747-747

1100-999 to9 : əuoydəjəj

16lécopieur : 204 983-8992

704 683-4514

New Westminster (C.-B.) V3M 5Y4

AUTRE ORGANISMES

225 - 625, rue Agnes

Office des transports du

Ottawa (Ontario) K1A 0N9

Adresse postale:

Hull (Quebec) 12' ine Eddy

cauada

4e étage

Place du Centre

CP 8550 4e étage 344, rue Edmonton

Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6

: əuoydəjəj

AWATTO

1616copieur: 416 973-9907 1616phone: 416 973-9820 North York (Untario) M2N 6A5 3º etage 4900, rue Yonge

1616copieur: 514 283-8234 1616phone: 514 283-5722 Montréal (Québec) H3B 1X9 6e étage, pièce 638 800, René-Lévesque Ouest

CUEBEC

16/6copieur: 506 851-7042 0+0L-158 905 : 2004d2121 Moncton (N.-B.) E1C 5H7 95, rue Foundry, pièce 418 Place Héritage

> ATLANTIQUE GROUPE SURFACE BUREAU REGIONEAUX /

Télécopieur: 613 993-5925 76/6phone: 613 990-1147 Ottawa (Ontario) KIA ONS 330, rue Sparks, 9e étage Place de Ville, tour C marchandises dangereuses centrale/transport des Administration

1èlècopieur: 613 990-7767 1èlèphone: 613 998-2985 Ottawa (Ontario) KIA ONS 330, rue Sparks, 10e étage Place de Ville, tour C centrale/sécurité ferroviaire Administration

par des actes leurs engagements en matière de sécurité et à leur permettre de démontrer qu'elles respectent les exigences réglementaires.

#### Рвотестіои DE L'ENVIRONNEMENT

Le gouvernement peut, par règlement, établir des normes limitant les rejets de polluants dans l'environnement découlant de l'exploitation de matériel ferroviaire. L'objectif spécifique de cette disposition est de contribuer à la durabilité environnementale de l'industrie ferroviaire.

#### PUBLICATION DES REGLEMENTS

Les réglements pris aux termes de la LSF doivent être publiés dans la GAZETTE DU CANADA au moins 90 jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur. L'objet ici est de notifier le grand public des règlements sur la sécurité ferroviaire, la sécurité générale et l'environnement, et d'accorder aux parties intéressées la possibilité de présenter au ministre, pendant ce délai, leurs observations, questions et opposition à cet égard.

IV sittig

ОЗ ЭТОТИВА

(S) I. T.4 3H9A8DA8A9

NODIFICATIONS À D'AUTRES LOIS

ans le but d'éliminer toute incompatibilité avec la LSF et d'accroître encore plus la sécurité ferroviaire, on a apporté des modifications à d'autres lois, tels que la Loi sur L'ACCÉS À L'INFORMATION, le CODE CRIMINEL et la Loi sur LE DÉPLACEMENT DES LIGNES DE CHEMIN DE FER et les croisements de chemin de fet.

RRÉLATIVES

certains autres aspects divers. L pouvoir de réglementation des émissions de polluants et de mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité, du a partie V traite de la délégation de pouvoirs, du pouvoir de

#### DELEGATION DE POUVOIRS

directeur général de la sécurité et de la planification d'urgence. la súreté, au directeur général de la sécurité ferroviaire et au partie au sous-ministre, au sous-ministre adjoint à la sécurité et à cet effet. Ces pouvoirs ont déjà été délègués en majeure lui sont conférés au titre de la LSF aux personnes qu'il désigne Le ministre peut délèguer par écrit les pouvoirs et fonctions qui

#### LOI SUR LES TEXTES REGLEMENTAIRES

18 sont des textes réglementaires. CANADA. D'autre part, les règlements pris aux termes de l'article réglementaires et ne sont pas publiés dans la GAZETTE DU les règles visées aux articles 19 et 20 ne sont pas des textes assujetties la politique de réglementation fédérale. Par exemple, qui, n'étant pas des textes réglementaires, ne sont pas comme les ordres, les règles, les injonctions et les notifications, Nombreuses sont les dispositions prises aux termes de la LSF,

#### SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE

de gestion de la sécurité. de chemin de fer l'élaboration et la mise en place d'un système Le gouvernement peut, par réglement, exiger d'une compagnie

procédures, ainsi que les processus de surveillance et d'evaluation. nsques, les responsabilités et les attributions, les règles et les objectifs de sécunté et les cibles de rendement, l'évaluation des l'exploitation courante des chemins de fer et intégrant les officiel visant la mise en oeuvre de la sécurité ferroviaire dans Système de gestion de la sécurité s'entend d'un protocole

d'indicateurs de rendement en matière de sécurité. biais d'un programme de vérification officialisé et de l'analyse sur l'environnement. Un suivra l'évolution du programme par le d'accidents ferroviaires, et en atténuant l'impact des accidents employés et le public, ainsi que les dommages matériels résultant en réduisant le nombre de décès et de blessures chez les systèmes devraient permettre d'accroître la sécurité ferroviaire constitue une des principales modifications à la LSF. Ces L'ajout d'un article sur les systèmes de gestion de la sécunté

fer, à permettre aux compagnies de chemin de fer de traduire culture de la sécurité au sein des compagnies de chemin de systèmes de gestion de la sécurité visent à promouvoir la A la lumière des resultats obtenus dans d'autrès industries, les

ARTICLE 45

ARTICLE 46

(1) I. T. HAAAAAAAA



Sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, une personne morale est passible d'une amende maximale de 200 000 \$, tandis qu'une personne physique encourt une amende maximale de 10 000 \$ et un emprisonnement maximal d'un an, ou l'une de ces peines. Sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, l'amende maximale est de 100 000 \$ pour une personne morale, tandis que la personne physique est passible d'une amende maximale de 5 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de six mois ou l'une de ces peines.

La poursuite peut être intentée dans le territoire où la personne physique demeure ou la personne morale fait affaire, même si l'infraction a été commise dans un territoire qui n'est pas du ressort du tribunal saisi de l'affaire. Ainsi, il est possible, par exemple, de regrouper plusieurs infractions à une règle dans une même poursuite, même si celles-ci ont été commises dans différentes compétences territoriales.



#### AUTRES EXIGENCES RELATIVES AUX RENSEIGNEMENTS

performance en matière de sécurité. ferroviaire, comme les données illustrant l'évolution de la renseignements concernant la sécurité de son exploitation ministre, par les compagnies de chemin de fer, de certains Le gouvernement peut, par règlement, règir la notification au

de la sécurité en place sont adéquats et efficaces. analysés et évalués pour déterminer si les systèmes de gestion renseignements pertinents sur la sécurité devront être recueillis, vérification des systèmes de gestion de la sécurité. Les compagnies de chemin de fer, des données nécessaires à la Il peut également régir, par règlement, la notification, par les

#### CONTROLE ET MESURES DE SÉCURITÉ

lesquelles un tel contrôle est approprié. les situations qui pourraient compromettre la sécurité et pour s'assure que les opérations de contrôle sont adaptées à toutes opérations de sécurité en matière de transport ferroviaire et on On établit le cadre de notification et de conduite des

de telles mesures. autoriser les compagnies de chemin de fer à mettre en oeuvre pour assurer la sûreté du transport ferroviaire et peut obliger ou En vertu du présent article, le ministre peut établir des mesures

Aux termes du présent article:

toute personne qui fait sciemment une déclaration fausse

matière de sécurité puissent être divulguées les règles, les injonctions ministérielles et les mesures en on précise les conditions qui doivent être remplies pour que on trompeuse à un agent de contrôle commet une infraction

#### **ENGUETES**

TES ENONELES" pouvoirs d'un commissaire nommé en application de la Loi sur chargée d'une enquête aux termes de la LSF possède les d'intérêt public liées à la sécurité ferroviaire. Toute personne re ministre peut tenir une enquête publique sur des questions

INFRACTIONS ET PEINES

infraction et encourt une peine. exigences édictés en application de celle-ci commet une reglements, injonctions ministerielles, ordres, règles ou Quiconque confrevient aux dispositions de la LSF ou aux

**РЕТІСІЕ 37** 

**ВЕТІСІЕ** 39

ARTICLE 40

- les ordres et les injonctions ministériels peuvent être assimilés à des ordonnances de la Cour fédérale ou d'une cour supérieure
- le ministre peut, en confirmant l'ordre d'un inspecteur de la sécurité ferroviaire, en permettre l'assimilation prévue ci-dessus
- Vassimilation des ordres et des injonctions ministérielles peut se faire conformément aux règles de pratique et de procédure de la cour applicables en l'occurrence
- les ordres ou injonctions ministériels qui annulent des ordres ou des injonctions déjà assimilés à des ordonnances judiciaires sont réputés annuler celles-ci
- le ministre a toujours la faculté de faire exécuter lui-même ses ordres ou injonctions

#### RENSEIGNEMENTS MÉDICA

Le titulaire d'un poste classifié comme essentiel pour la sécurité ferroviaire (poste désigné) en application d'un règlement ou d'une règle est tenu de passer un examen médical, qu'il soit ou non un employé de la compagnie de chemin de fer. Les intervalles pour cet examen médical seront aussi fixés par règlement ou règle.

Voici les principales dispositions de l'article:

- le médecin ou l'optométriste qui a des motifs raisonnables de croire que l'état de son patient, s'il occupe un tel poste, risque de compromettre la sécurité ferroviaire, doit en informer le médecin-conseil de la compagnie de chemin de fer le titulaire d'un poste désigné est tenu d'en révéler, avant
- l'examen, la nature au mèdecin ou à l'optomètriste

  l'a compagnie peut faire, des renseignements communiqués

  aux un mèdecin ou un optomètriste. l'usage au'elle estime
- par un médecin ou un optométriste, l'usage qu'elle estime nécessaire pour la sécurité ferroviaire
- les mèdecins ou les optomètristes sont soustraits aux procédures judiciaires, disciplinaires ou autres pour les actes accomplis de bonne foi en conformité avec le présent article les les les renseignements sont protégés; nul n'est tenu de les
- consentement and patient

  communiquer ou de témoigner à leur sujet sans le

  vertent de les sont protégés; nul n'est tenu de les

L'objectif global du présent article est de s'assurer que les personnes qui occupent des postes essentiels pour la sécurité ferroviaire sont aptes au travail.

Автісье 35

qui risquent de compromettre la sécurité ferroviaire. sécurité ferroviaire établi par cette compagnie présente des lacunes correctives nécessaires, s'il estime que le système de gestion de la à une compagnie de chemin de fer d'apporter les mesures des lacunes. La présente disposition autorise le ministre à ordonner

#### NCTIONS MINISTERIELL

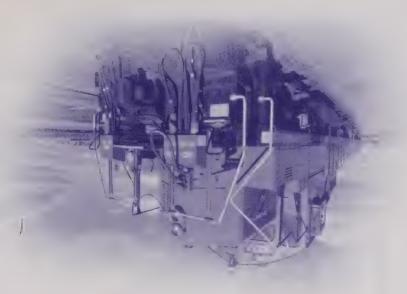
du transport ferroviaire. ministre peut également émettre des directives sur la sécurité exploitation, risquent de compromettre la sécurité ferroviaire. Le déterminé, ou toute pratique concernant leur entretien ou leur l'utilisation d'installations ou de matériel ferroviaires d'un type embargos importants sur les activités ferroviaires, s'il estime que façon imminente d'être compromises. Il peut imposer des ferroviaire ou la sécurité des transports par rail risquent de Le ministre peut prendre action advenant que la sécurité

'slow xis snid ne,p une période maximale de six mois et peuvent être prorogées sur la sécurité. Les injonctions ministérielles sont valides pour les règles s'il est acquis que ceux-ci ont une incidence négative Les injonctions ministérielles l'emportent sur les règlements et

DONNANCES DE

des ordonnances de la cour. Les dispositions de la LSF peuvent être assimilées, au besoin, à

ARTICLE 34



Автісье 33

nécessaires pour écarter le risque. ci ou un de ses employés ne prend pas les mesures qu'il juge dans les opérations de la compagnie de chemin de fer, si cellela sécurité ferroviaire. Il peut de ce fait intervenir directement

dit imminent dans les cas où cette situation existe déjà. des biens matériels pourraient être endommagés. Le risque est tomber malade, l'environnement pourrait être compromis ou uo sèzseld erre personne pourrait être blessée ou toute condition qui pourrait éventuellement constituer une La mention du risque dans la présente loi vise tout danger ou

Le présent article stipule également ce qui suit :

bas ecarte certaines conditions, tant que le risque ne lui paraîtra on au matériel, ou de faire en sorte qu'il ne soit utilisé qu'à la personne concernée d'empêcher l'utilisation de l'ouvrage le risque est imminent, il peut ordonner à la compagnie ou à compromettre la sécurité terroviaire. S'il est convaincu que lorsqu'il estime que le matériel ferroviaire risque de ferroviaire un avis écrit pour l'informer de son opinion, ter ou à toute personne qui possède ou loue du matériel l'inspecteur doit transmettre à la compagnie de chemin de

desserte ou par la compagnie de chemin de ter l'ouvrage de tranchissement par le trafic routier, par la question. L'inspecteur peut restreindre l'utilisation de personne responsable de l'entretien des ouvrages en tranchissement, mais l'avis doit également être transmis à la nue gemarche similaire s'appliquera aux ouvrages de

emprunte l'ouvrage de franchissement avis ou d'un ordre au conducteur de véhicule automobile qui nue gemarche similaire s'appliquera à la transmission d'un

concerne l'exploitation terroviaire Linspecteur disposera de pouvoirs similaires en ce qui

par un autre inspecteur s'il y a empêchement de ce dernier. Linspecteur est autorise a modifier ou annuler les ordres emis

INSTALLATIONS CONSTRUITES OU FNIRHTH WEST DE LACOM DEPOCATORE

des matenaux de ces installations, outre, il peut soit vendre, soit donner, soit disposer autrement ministre peut ordonner de les modifier ou de les enlever. En d'installations terroviaires ne sont pas contormes a la LSF, le Sil estime que la construction, la modification ou l'entretien

gestion de la sécurité ferroviaire établi par cette compagnie presente d'apporter les mesures correctives necessaires si le systeme de Le ministre peut ordonner à une compagnie de chemin de ter

ARTICLE 32

РАКАСКАРНЕ 31(8)

PARAGRAPHE 32(3.1)

En vertu des pouvoirs dont il dispose, l'inspecteur est autorisé à faire des inspections régulières des ouvrages et du matériel ferroviaires et à mener une enquête s'il a des motifs de croire qu'une infraction a été commise aux termes de la LSF.

#### SAUSTOS INSPECTEURS

Aux termes de la LSF, les propriétaires ou les responsables des installations ou lieux visités doivent prêter à l'inspecteur toute l'assistance possible dans l'exercice des fonctions. Ces personnes sont tenues :

- d'accéder aux demandes raisonnables de la part de l'inspecteur
- de ne pas faire de déclarations fausses ou trompeuses
- de ne pas éliminer, modifier ou trafiquer les éléments de preuve
- ▼ de ne pas entraver, par ailleurs, l'action de l'inspecteur dans l'exercice de ses fonctions
- Le présent article étaye les pouvoirs de l'inspecteur et fait que toute personne qui entrave l'action de ce dernier dans l'exercice des fonctions prévues aux termes de la LSF commet une infraction.

TATA SIAVUAM ROOF BAZUON D'USPGE POUR MAUVAIS ÉTAT IMPOSÉES PAR L'INSPECTEUR

L'inspecteur de la sécurité ferroviaire peut interdire ou restreindre l'usage des installations ferroviaire, ou limiter

L'inspecteur de la sécurité ferroviaire peut interdire ou restreindre l'usage des installations ferroviaire, ou limiter l'exploitation de celles-ci, s'il est convaincu que cet usage ou cette exploitation risque de compromettre de façon imminente

00 772111114



ГЕ ЗЛОЦИЯ

ARTICLE 27

des enquêtes, des mesures de sécurité et des infractions. ministérielles, des règles de procédure, des rapports médicaux, agents de contrôle, de la dépose des ouvrages, des injonctions L'désignation des inspecteurs de la sécurité ferroviaire et des l'application des dispositions de la LSF. On y traite de la a partie IV porte sur les éléments qui sont nécessaires à

#### INSPECTEURS DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE ET AGENTS DE CONTRÔLE

omission accompli de bonne foi sous le régime de la LSF. aucune responsabilité personnelle à l'égard d'un acte ou d'une écrite du ministre. L'inspecteur ou l'agent de contrôle n'encourt contraint à témoigner dans une action civile sans l'autorisation ou sécurité. L'inspecteur de la sécurité ferroviaire ne peut être ouvrages ferroviaires, matériel ferroviaire, exploitation ferroviaire qui délimite leur compétence dans un domaine précis : et d'agent de contrôle. Les inspecteurs reçoivent un certificat pour remplir les fonctions d'inspecteur de la sécurité ferroviaire Le ministre peut désigner les personnes qu'il estime qualifiées

règles et aux arrêtés pris aux termes de la LSF. aux règlements de sécurité, aux injonctions ministérielles, aux Les inspecteurs de la sécurité ferroviaire vérifient la conformité

ferroviaires ou à bord du matériel ferroviaire. d'explosifs et de substances incendiaires dans les ouvrages visant à prèvenir la possession ou le port sans qualité d'armes, observation, inspection et fouille des personnes ou des biens ministre pour effectuer des vérifications autorisées : contrôle, L'agent de contrôle est toute personne désignée à ce titre par le

contrôle de Transports Canada. des inspecteurs de la sécurité ferroviaire et des agents de On peut consulter sur le sujet la Ligne directrice sur les rôles

#### POUVOIRS D'INSPECTION DES TERRAINS DU CHEMIN DE FER DE L'INSPECTEUR

infraction aux termes de la LSF. sont sur les lieux pour déterminer si on a commis une pourront servir de preuve, et interroger les personnes sur qui l'endroit de sa visite et dont il a des motifs de croire qu'ils installation ferroviaire, les examiner, saisir tous objets trouvés à L'inspecteur de la sécurité ferroviaire peut pénétrer dans toute

examiner, en faire des photocopies ou en faire des extraits. documents qu'il jugera bon de demander, afin de pouvoir les apparemment responsable du lieu visé lui remette les L'inspecteur peut également exiger que la personne installations situées ailleurs que le long de la voie ferrée. centres de contrôle de la circulation terroviaire et les autres Les installations terroviaires en question comprennent les



#### : 6 seiv noitieoqeib strassèrq s.J.

- différents franchissements voirie à résoudre les problèmes que peuvent présenter les municipales ou les autorités responsables des services de inciter les compagnies de chemin de fer, les administrations
- antres usagers de la route que peut présenter le franchissement pour les piétons et les sensibiliser le public à la conduite prudente et aux risques
- ferroviaires mortels ou à l'origine de blessures graves faire prendre acte du fait que la plupart des accidents
- surviennent aux franchissements routiers
- poids, il faut du temps pour immobiliser un train faire prendre acte du fait qu'en raison de la grosseur et du
- train a signalé adéquatement son approche bien faire comprendre que cette priorité n'existe que si le



La compagnie de chemin de fer est tenue de payer à tout propriétaire de terres privées concernée les dommages-intérêts entraînés par l'application des règlements pris sous le régime du présent article. On peut s'adresser à l'OTC pour régler les différends concernant ces dommages-intérêts.

POUVOIRS DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER ET DES AUTORITÉS

Afin de prévenir toute situation susceptible de compromettre la sécurité de son exploitation d'une voie ferrée, la compagnie de chemin de fer a accès à tout terrain contigu à la voie, en l'absence d'un autre accès praticable à la voie. Cet accès peut être nécessaire en cas d'incendie, pour installer ou entretenir des paraneiges, pour enlever tout obstacles aux installations ferroviaires, pour abattre des arbres ou pour modifier les installations ferroviaires, comme les ouvrages de drainage.

Les autorités responsables des services de voirre ont accès au terrain contigus à un franchissement, y compris les terrains contigus à une emprise de route ou de chemin de fet, pour éliminer les arbres et les broussailles qu'on a laissé croître en contravention des règlements pris aux termes de l'article 24. Il faut notifier au préalable par écrit le propriétaire des terrains en question de ces activités.

#### POUVOIRS DE L'OTC

Faute de recours prévu sous le régime de la partie III de la Lor sur LES TRANSPORTS AU CANADA, la compagnie de chemin de fer ou l'autonté responsable du service de voirie peut saisir l'OTC de son désaccord sur les dommages-intérêts visés aux articles 24 ou 25.

#### NOISUATNI

Aux termes de la LSH, il est interdit de pênêtrer, sans excuse légitime, sur l'emprise d'une ligne de chemin de fer. Aux termes de la Loi sur l'emprise d'une ligne de cet article de la LSF incombe habituellement aux services de police, après entente avec la province concernée. Cette application peut être assurée directement aux termes de l'article 41 de la LSF.

#### PRIORITÉ AUX TRAINS

Les usagers de la route doivent à tout franchissement routier céder le passage à tout matériel ferroviaire qui a signalé adéquatement son approche. De façon générale, signalisation adéquate s'entend du respect de tous les règlements, règles, normes et arrêtés pertinents.

ARTICLE 25

FRTICLE 26.1

ARTICLE 26

ARTICLE 26.2

intrusions et l'emprise des trains aux franchissements. Elle comprend également des dispositions concernant les emprise ne compromettent la sécurité des activités ferroviaires. veiller à ce que les activités sur les terrains contigus à une a présente partie regroupe les dispositions qui permettent de

**KEGLEMENTS** 

ferroviaires. Les activités en question sont les suivantes : qu'elles ne compromettront pas la sécurité des activités terrains contigus aux emprises des chemins de fer pour s'assurer Le gouvernement peut, par règlement, régir les activités sur les

la construction d'ouvrages

- les opérations minières A

- les travaux relatifs aux réseaux de drainage
- l'entreposage de matières inflammables
- l'enlèvement d'arbres et de broussailles qui réduisent la visibilité
- l'enlèvement de plantes nuisibles, ainsi que l'emploi de
- solutions de rechange aux agents chimiques pour
- ge clotures on de signaux, ou par tout autre moyen, de l'interdiction ou la limitation, notamment par l'installation ces oberations
- е даиншапх l'accès à l'emplacement de la voie de personnes de véhicules
- la construction, la modification et l'entretien des routes
- les voies d'accès aux franchissements routiers la régulation de la circulation véhiculaire et piétonnière sur
- toute autre activité qui risque de compromettre la
- *s*ές ακιτέ τε κονιαικέ



sécurité de l'exploitation ferroviaire. doivent, selon toute vraisemblance, compromettre en rien la articles 19 et 20, doivent être prises dans l'intérêt public et ne consultation auprès des associations intéressées prévues aux dans un délai de 60 jours. Elles exigent les démarches de ministre et le gouvernement peuvent accorder ces exemptions

compagnie de chemin de fer peut faire les essais en question. chef à l'exemption; à défaut d'une telle opposition, la les 21 jours après réception de l'avis, s'opposer de son propre notification de l'avis de la compagnie. Le ministre peut, dans qu'elles s'opposent à l'exemption dans les 14 jours suivant la et que si aucune réponse n'est reçue de ces dernières indiquant question en a avisé le ministre et toutes les parties intéressées, rapidement. L'exemption ne prend effet que si la compagnie en tarder d'une exemption de courte durée, est traitée plus matériel ferroviaire d'expérimentation, ou qui a besoin sans de faire des essais sur du nouveau matériel ferroviaire ou du La demande de la compagnie de chemin de fer qui se propose

CONFORMITE DES TRAVAUX FERROVIAIRES AUX RÉQLEIMENTS ET AUX REGLES

accordées aux termes des articles 22 et 22.1. s'applique pas aux travaux exécutés en vertu des exemptions des articles 19 ou 20 qui lui sont applicables. Cela ne termes de l'article 18 ou avec les règles établies sous le régime franchissement en contravention avec les règlements pris aux ferroviaires et à toute personne d'entretenir un ouvrage de de fer d'exploiter ou d'entretenir des installations ou du matériel Aux termes de la LSF, il est interdit à la compagnie de chemin

#### INTERDICTION DU SIFFLET

sur la conformité de la partie du territoire avec les réglements. publier un avis à cet effet. Le ministre peut, au besoin, statuer exploite la voie ferrée, notifier les organismes intéressés et faire municipale doit consulter la compagnie de chemin de fer qui du sifflet. Avant d'adopter cette résolution, l'administration a, par résolution, manifesté son accord concernant l'interdiction sécurité prescrites par réglement et si l'administration municipale territoire d'une municipalité si celui-ci répond aux normes de dont peut être équipé le matériel ferroviaire sur toute partie du Aux termes du présent article, il est interdit d'utiliser le sifflet

effectuent des travaux sur la propriété du chemin de fer. circonstances l'exigent, comme lorsque des equipes particulieres le sittlet dans une situation d'urgence ou lorsque d'autres En outre, la présente disposition n'interdit aucunement d'utiliser risque imminent pèse sur la sécurité de l'exploitation terroviaire. permettre d'utiliser le sifflet lorsque, selon toute vraisemblance, un L'inspecteur de la securite terroviaire et le ministre peuvent

ARTICLE 22.1

FREE 33.1

de la période d'examen, retenir les services de toute personne ou organisme spécialisé en matière de sécurité d'exploitation ferroviaire pour l'aider à former sa décision.

Si le ministre décide que les règles dont le texte a été déposé contribuent à la sécurité de l'exploitation ferroviaire de la compagnie ou les approuve sous réserve de modalités, il en notifiera la compagnie et chaque association ou organisme précisé. Dans le cas d'une décision négative, il avisera ces mmêmes parties de son refus et des motifs de ce refus.

Une compagnie de chemin de fer peut demander au ministre de revoir les modalités selon lesquelles des règles ont été approuvées, pourvu que cette demande soit étayée par de nouvelles informations en matière de sécurité d'exploitation ferroviaire. Il faudra faire parvenir des exemplaires de cette demande et des modifications que pourrait apporter le ministre en réponse à cellemodifications que pourrait apporter le ministre en réponse à celleci à chaque association ou organisme concerné.

Le ministre est habilité à établir des règles au nom d'une compagnie de chemin de fer. Cela lui permet d'intervenir lorsqu'une compagnie refuse ou est incapable de formuler des règles tel qu'il est prévu. Il doit donner la possibilité à la compagnie et aux associations ou organismes intéressés de lui faire part de leurs observations avant que ces règles n'entrent en vigueur. Les règles établies par le ministre s'appliquent comme si vigueur. Les règles établies par le ministre s'appliquent comme si elles avaient été formulées par la compagnie et approuvées par lui.

REGLES — FORMULATION OU RÉVISION SUR INITIATIVE DE LA

Une compagnie de chemin de fer peut de sa propre initiative proposer de nouvelles règles ou des modifications aux règles existantes. Elle doit déposer, pour approbation, sa demande auprès du ministre, en précisant les détails et les motifs de celle-ci. Le traitement de la demande est similaire au traitement exposé à l'article 19; les échéanciers et les critères de consultation et l'article 19; les échéanciers et les critères de consultation et d'examen des règles sont les mêmes que ceux de l'article précédent.

#### UNIFORMITE DES REGLES

Le ministre doit veiller a l'uniformité des règles qui s'appliquent à une compagnie de chemin de fer avec les règles à objet comparable applicables aux autres compagnies de chemin de fer. L'objet de cet article est de promouvoir l'uniformité dans l'intérêt de la sécurité et non dans le but d'empêcher une compagnie de la sécurité et non dans le but accroître la sécurité.

EXEMPTIONS PAR LE GOUVERNEUR EN CONSEIL OU PAR LE MINISTRE

Une compagnie de chemin de fer peut demander au ministre de la soustraire des dispositions d'un règlement ou d'une règle pris sous le régime des articles 18, 19 ou 20 de la LSF. Le

ARTICLE 22

ARTICLE 21

ARTICLE 20

ri

MEGLFMENTS

ARTICLE 19

ARTICLE 18

modifications au franchissement pour accroître la sécurité.

services de voirie ménent des examens de sécurité aux compagnies de chemin de fer ou les autontés responsables de Le gouvernement peut prendre des règlements exigeant que les règlements l'emportent sur les règles incompatibles. 20 qui ne s'appliquent qu'à certaines de celles-ci. Les contrairement aux règles établies aux termes des articles 19 et s'appliquent à toutes les compagnies de chemin de fer, ferroviaires. Les réglements pris aux termes du présent article la sécurité des activités d'exploitation et du transport

L'examen permettrait de déterminer s'il y a lieu d'apporter des lorsqu'il y a eu un accident causant la mort de plusieurs personnes. franchissements routiers moyennant certaines conditions, comme

compétences des titulaires de postes précis jugés essentiels pour

Ces règlements peuvent également porter sur la conception, les systèmes de signalisation et les ouvrages de franchissement. chemin de ter, comme les voies ferrées, les ponts, les ponceaux, concernant l'exploitation ou l'entretien en général des lignes de Le gouvernement peut prendre des règlements de sécurité

Il peut également prendre des réglements régissant les l'exploitation et l'entretien du matériel ferroviaire.

est interdit d'utiliser le sifflet du train aux franchissements. également les dispositions précisant les conditions selon lesquelles il d'entretien des installations et du matériel ferroviaires. Elle comprend établir des règlements et des règles en matière d'exploitation et a partie II regroupe les dispositions en vertu desquelles on peut

Megles - Pormulation ou modification en vertu d'un arrêté ministèriel

des associations concernées au moment de deposer les regles. de chemin de ter devra taire part au ministre des observations deposées aupres du ministre pour approbation. La compagnie compagnie de chemin de fer avant que celles-ci ne soient Jours pour lui permettre de discuter des regles projetees avec la Il faudra accorder à chaque groupe concerne une periode de 60 susceptibles d'être touchées par la mise en oeuvre de ces règles. devra consulter les associations ou organisations intéressées à l'arrêté pour déposer ces règles, période durant laquelle elle règles de sécurité. La compagnie disposera d'un délai consécutif chemin de fer de déposer auprès de lui, pour approbation, des Le ministre peut, par arrêté, demander à une compagnie de

expiration, que le ministre spécifiera. Ce dernier peut, avant la fin Cette penode peut toutetois faire l'objet d'une prorogation, avant ou non a la secunte de l'exploitation terroviaire de la compagnie. des régles pour examiner celles-ci et décider si elles contribuent Le ministre dispose d'une période de 60 Jours suivant le depot



qui relèvent du gouvernement fédéral. des coûts admissibles et ne s'appliquent qu'aux chemins de fer accroître la sécurité. Ces subventions ne peuvent dépasser 80 % déplacement ou l'élimination de passages à niveau, qui visent à

incitant à une réduction du nombre de passages à niveau. éteints. L'objectif ici est d'accroître la sécurité ferroviaire en droits de la personne ou de l'autorité sur le franchissement sont accepte de fermer ce dernier. Dès l'octroi de la subvention, les droits sur un franchissement routier public ou privé pour qu'elle autorité responsable d'un service de voirie qui est titulaire des Le ministre peut octroyer une subvention à une personne ou une

Canada. consulter la Ligne directrice sur l'aide financière de Transports de contribution financière relative aux passages à niveau peuvent Les parties qui désirent présenter une demande de subvention ou

DUBYENTHOUS RELATIVES A LA CONSTRUCTION OU LA MODIFICATION

DE SAUTS-DE-MOUTON

de cette disposition depuis de nombreuses années. pour les passages à niveau. D'autre part, on ne s'est pas prévalu ministre à cet égard sont similaires à ceux visés à l'article 12 modification de sauts-de-mouton. Les pouvoirs dont dispose le On peut obtenir des subventions pour la construction ou la

SUBVENTIONS POUR PROGRAMMES, ETUDES, PROJETS ET TRAVAUX

versement de ces subventions. ferroviaire ou à y contribuer. Il peut assortir de conditions le vaste gamme d'activités de nature à promouvoir la sécurité Le ministre peut autoriser le versement de subventions pour une

terrain, des programmes pilotes et des programmes d'éducation. recherche scientifique et technique de base, des essais sur le Comme activités admissibles, il pourrait y avoir des travaux de

deplacement de toute portion d'une voie publique. octroyées au titre de l'article 12 ou 13, ainsi qu'aux travaux de egalement aux travaux pour lesquels des subventions ont ete ouvrages de ligne comme les clôtures. L'article s'applique terroviaires s'entend des ouvrages de franchissement et des régler le différend. Dans le présent article, installations ces bénéficiaires ou chacun d'eux peut s'adresser à l'OTC pour sur la répartition des coûts des travaux relatifs à celles-ci, un de Lorsque les bénéficiaires d'installations ferroviaires ne s'entendent

installations chacune des personnes concernees. articles 12 ou 13, et des avantages respectifs que retirerait des compte des subventions accordees, le cas echeant, au titre des des travaux dont l'exécution a ou n'a pas débuté. Elle tiendra L'UTC déterminera la quote-part de chacun à l'égard des coûts

PRTICLE 12.1

ARTICLE 13

ARTICLE 14

concernant la répartition des frais. publiques. L'OTC a également le pouvoir de régler les différends

#### PANALIX SEMILOVIANTO EXHOENEL ANTROBATION MINISTERIELLE

l'approbation du ministre avant d'entreprendre les travaux. travaux prévu à l'article 8 a été notifié, il faut obtenir prévues aux termes de la LSF, ou lorsque l'avis d'opposition aux Lorsque les travaux ferroviaires projetés dérogent à des normes

ont notifié leur réponse. l'expiration du délai d'avis si tous les destinataires de cet avis lui Le promoteur peut demander l'approbation du ministre avant

l'opposition qui subsiste à ces travaux est retirée. Le promoteur peut entreprendre les travaux ferroviaires dès que

objections soulevées par les parties concernées. travaux ne porte aucunement atteinte à la sécurité, malgré les promoteur doit convaincre le ministre que l'exécution desdits préalable. Lorsque les travaux ne satisfont pas à ces critères, le promoteur peut entreprendre lesdits travaux sans approbation aucune incidence négative sur la sécurité des autres parties, le Lorsque les travaux répondent aux normes techniques et n'ont intervention directe de la part de l'organisme de réglementation. sont libres d'exécuter les travaux courants sans aucune des installations ferroviaires et les compagnies de chemin de fer de la sécurité des activités de construction et de reconstruction dispose de tous les pouvoirs nécessaires pour assurer le contrôle En vertu de la présente disposition, le ministre des Transports

sont précisées à l'article 10, paragraphes (2) à (9), de la LSF. Les modalités à respecter à cet égard, y compris les échéanciers,

#### I BAVAIL D'INOÉNIERIE

bien-être du public lorsque des travaux d'ingénierie sont exécutés. ingénieurs ont l'obligation de protéger la santé, la sécurité et le tous les travaux d'ingénierie liés aux installations ferroviaires. Les conception, la construction, l'évaluation et la modification de 🕖 Il est nécessaire de faire participer des ingénieurs brevetés à la

ter comme les voies, la signalisation et les ponts. des administrations routières), et l'infrastructure du chemin de routières des voies ferrées (lesquelles sont sous la responsabilité (tels que les lignes electriques et les canalisations), les approches De tels travaux comprennent les franchissements par desserte

directrices a ce sujet. la communauté des ingénieurs canadiens, a publié des lignes Iransports Canada, en collaboration avec l'industrie ferroviaire et

#### SUBVENTIONS RELATIVES AUX PASSAGES A NIVEAU

réalisation de travaux ferroviaires, comme l'amélioration, le Le ministre a le pouvoir de continbuer financièrement à la

ОГ ЭЛОПЯА

PARAGRAPHE 10(1.2)

PARAGRAPHE 10(1.1)

ARTICLE 12

I.V BIJICLE 7 ET ARTICLE 7.1

mouton et aux projets spéciaux en matière de sécurité. subventions relatives aux franchissements routiers, aux sauts-departie I, le ministre est également autorisé à verser des travaux courants dans des délais raisonnables. En vertu de la à permettre aux compagnies de chemin de fer d'exécuter les Là assurer la sécurité structurale des installations ferroviaires et installations ferroviaires. Le ministre des Transports est habilité a partie I porte sur la construction et la reconstruction des

#### **KEGLEMENTS ET NORMES TECHNIQUES**

sous les conditions précisées dans les règlements. régissant ou interdisant la construction de franchissements routiers performance. Il est également possible d'établir des règlements peuvent aussi porter sur les devis que sur les niveaux de comme les systèmes de signalisation. Ces normes techniques la construction ou la modification d'installations ferroviaires, Le gouvernement peut établir des règlements de sécurité régissant

torce de règlement. vigueur. Ces normes, une fois approuvées par le ministre, ont ministre, que celles-ci soient visées ou non par les règlements en désirent, déposer des normes pour approbation auprès du D'autre part, les compagnies de chemin de ter peuvent, si elles le

simplement parce que la proposition ne repond pas aux normes. ministre prenne une décision, soit dans l'intérêt public ou tout d'approbation ne doit être suivie que s'il est nécessaire que le normes sans l'approbation de Transports Canada. La démarche suivants, on peut construire des ouvrages qui répondent aux En vertu des dispositions prèvues au présent article et aux articles

#### AVIS DES TRAVAUX PROJETES

la sécurité de la personne ou de ses biens. être notifiée que pour des travaux qui peuvent porter atteinte à opposition à l'égard desdits travaux. Cette opposition ne doit derniers et puissent notifier au promoteur et au ministre leur être perturbée par les travaux projetés soient avisées de ces L'article vise à s'assurer que les personnes dont la sécurité peut

REGLEMENT SUR L'AVIS DE TRAVAUX FERROVIAIRES. donner, les destinataires de l'avis, etc., sont précisés dans le intéressées. Les détails concernant le type de travaux, l'avis à securife n'est reçue à leur egard de la part des parties être exécutés si aucune opposition en raison d'atteinte à la terroviaires doit en donner avis. Les travaux projetes pourront Le promoteur qui se propose d'entreprendre des travaux

les modalites et conditions de commodite et de necessite iont de plus en plus nombreuses; elles portent en général sur reconstruction d'installations ferroviaires auprès de l'UTC se Les demandes d'autonsation de travaux de construction et de



Les modifications de 1999 à la LSF visent à faciliter l'atteinte de ces objectifs en :

- pourvoyant à la sécurité du public et du personnel dans le cadre de l'exploitation des chemins de fer et à la protection des biens et de l'environnement, et en en faisant la promotion
- définissant les pouvoirs légaux nécessaires pour obliger les compagnies de chemin de fer à mettre en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité
- Permettant une plus forte participation des organismes intéressés à l'élaboration des réglements
- établissant un cadre de sécurité axé sur la minimisation des perturbations causées par le sifflet du train dans les agglomérations
- renforçant et précisant les pouvoirs fédéraux relativement aux franchissements routiers (passages à niveau)
- Précisant et renforçant les pouvoirs des inspecteurs de la sécurité ferroviaire
- rationalisant le processus administratif
- définissant les pouvoirs nécessaires à la réglementation des émissions dans le secteur des transports ferroviaires et ainsi mieux protéger l'environnement
- améliorant divers autres aspects

La LSF et les modifications subséquentes qui y ont été avec les apportées ont été formulées en collaboration étroite avec les parties intéressées et ont été très bien accueillies.

Les six grandes parties de la LSF sont les suivantes:

Partie 1: Construction ou modification des installations ferroviaires

Partie II: Exploitation et entretien des installations et du matériel ferroviaires

 $\begin{tabular}{l} Partie & III : Activités autres que ferroviaire \\ compromettre la sécurité ferroviaire \\ \end{tabular}$ 

Partie IV : Application et contrôle

Partie V: Dispositions diverses

Partie VI: Modifications corrélatives à d'autres lois

- faisant des recommandations visant à éliminer ou à réduire de tels manquements à la sécurité
- rendant compte publiquement des enquêtes menées et des constatations qui en découlent

#### LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

L'objet de cette loi est d'accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses partout au Canada, quel que soit le mode de transport utilisé. Elle prescrit transport et le transport des marchandises dangereuses au Canada, et est administrée par la Direction du transport des marchandises dangereuses au Canada, et est administrée par la Direction du transport des

#### LOI SUR LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES

L'objet de cette loi est de protéger les droits du public d'emprunter pour naviguer toutes les voies navigables au Canada. Elle réglemente la construction des ouvrages dans les voies navigables, au-dessus ou en travers de celles-ci, et établit le cadre légal qui permet de régler les questions d'obstacles et d'obstructions à la navigation. Elle est administrée par Pêches et Océans Canada.

### CROISEMENTS DE CHEMIN DE LER

L'objet de la partie I de cette loi, intitulée « Plans communs de développement urbain et de transport », est de faciliter le déplacement des lignes de chemin de fer ou le réacheminement du trafic ferroviaire dans les zones urbaines. Ses parties II et III ont été abrogées.

a réglementation de la sécurité ferroviaire au Canada repose sur les principes fondamentaux qui sont exposés à l'article 3 de la LSF; ces principes sont les suivants :

- pourvoir à la sécurité du public et du personnel dans le cadre de l'exploitation des chemins de fer et à la protection des biens et de l'environnement, et en faire la promotion en encourager la collaboration et la participation des parties
- Intéressées à l'amélioration de la sécurité ferroviaire

  reconnaître la responsabilité des compagnies de chemin de

  fer en ce qui a trait à la sécurité de leurs activités
- favoriser la mise en place d'outils de réglementation modernes, flexibles et efficaces dans le but d'assurer l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire

sautovuskag

Les modifications apportées en 1999 à la LSF visent à renforcer celle-ci et la sécurité du réseau ferroviaire. Elles ont pour résultat d'améliorer le cadre législatif et réglementaire dans lequel s'inscrit le système de transport ferroviaire canadien. Les chemins de fer ont plus que jamais l'obligation d'assurer la gestion de leurs activités en toute sécurité, tandis que le grand public et les parties intéressées ont plus que jamais leur mot à dire sur les questions de sécurité ferroviaire

e remaniement de la législation en matière de transport ferroviaire au cours de la dernière décennie a donné naissance à une législation pour répondre aux besoins suivants :

- Permettre à l'industrie ferroviaire de disposer d'une plus grande liberté d'action en matière de réglementation économique;
- simplifier, mettre à jour et améliorer le réglement de sécurité;

  constituer un organisme autonome d'enquête sur les accidents

  pour tous les modes de transport sous réglementation fédérale.

Voici un bref exposé des lois connexes.

#### LOI SUR LES TRANSPORTS DA RUE IOL

Cette loi porte sur l'entrée sur le marché, sur l'établissement des tarifs et sur d'autres aspects de la réglementation économique. On l'a adopté dans un but de refonte et de révision de la Loi sur les TRANSPORTS NATIONAUX et la Loi sur les transports par l'Office des transports du Canada (OTC) actuel en découle.

L'OTC est un organisme quasi judiciaire qui est comptable au Parlement par le biais du ministre des Transports. L'OTC a des pouvoirs réglementaires sur les questions d'économie, ainsi que de commodité et de nécessité publiques.

## LOI SUR LE BUREAU CANADIEN D'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS DE TRANSPORT ET DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

C'est aux termes de cette loi, qui porte sur les enquetes sur les accidents, qu'un bureau « multimodal » autonome, connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports, a été constitué; l'objectif de ce bureau est de promouvoir la sécurité en :

menant des enquêtes independantes, y compris, au besoin, des enquêtes publiques, sur certains événements précis touchant les transports, dans le but d'établir la(les) cause(s) de ces événements et les facteurs qui ont pu y contribuer, et en identifiant les manquements à la sécurité tel que les traduisent ces événements;

des autres groupes intéressés. l'intention des membres de l'industrie du transport ferroviaire et FERROVIAIRE1 (LSF) et de poser des lignes directrices générales à d'expliquer les modalités précises de la Loi sur LA SÉCURITÉ fondamentaux de la sécurité ferroviaire au Canada, es objectifs du présent livret sont d'exposer les principes

pour protéger le public et les employés ferroviaires. permettait au gouvernement de contrôler de près ces activités d'exploitation était forte et il fallait mettre en place une loi qui tentation de rogner sur les coûts de construction et de recettes étaient donc incertaines. A cette époque, la pas de réserves financières adéquates et dont les perspectives de chemin de fer par de petites entreprises qui ne disposaient colonisation. On a alors été témoin de la construction de lignes de donner accès à de nouveaux territoires et de favoriser la Un des objectifs de l'expansion du réseau ferroviaire était alors canadien était en pleine expansion, était d'une autre époque. vigueur au début du siècle au moment où le réseau ferroviaire durant de nombreuses années. Cette Loi, qui est entrée en des chemins de fer fédéraux canadiens a été réglementée est aux termes de la Loi sur les chemins de fer que la sécurité

transports aerien, routier et maritime). modes de transport sous réglementation fédérale (c.-à-d. les incombe à Transports Canada, qui est responsable des autres directement du ministre des Transports; son application Aux termes de la LSF, les questions de sécurité relèvent ferroviaires de la Politique nationale en matière de transport. atteindre les objectifs en matière de sécurité des activités ferroviaire durant les années antérieures. Elle a été conçue pour nombreux changements qu'avait connus l'industrie du transport La LSF est entrée en vigueur en 1989 en réponse aux

d'ententes fédérales-provinciales. Transports Canada en vertu de contrats dans le cadre la sécurité pour ces chemins de fer provinciaux est assuré par exploites en exclusivité. Dans certaines provinces, le contrôle de relèvent maintenant de la juridiction des provinces où ils sont chemins de fer secondaires. Bon nombre de ces chemins de fer milliers de kilomètres de voies ferrées à des compagnies de axé leur action sur l'infrastructure de base et ont transfèré des restructuration. Les deux compagnies ferroviaires nationales ont augmenté sérieusement le rythme de son processus de RANSPORTS AU CANADA en 1996 que l'industrie ferroviaire a C'est à la suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi sur LES

30	Э В ГО 2 2 2 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1
57	Sources D'INFОRMATION SUPPLÉMENTAIRES
82	Modifications corrélatives à d'autres lois
	PARTIE VI
7.7	Dispositions diverses
	PARTIE V
6 L	Application et contrôle
	VI 3IT8A9
91	Activités autres que ferroviaires
	III 3IT8A9
l l	Installations et matériel ferroviaires – Exploitation et entretien
	II BITAA9
L	Installations ferroviaires – Construction ou modification
	I BITAA9
t	eżitiszan de szere s
t	орязчА
3	Lois connexes
7	Historique
7	Objectifs
7	Nottondoatul
II	Ряё́гьсе

celles-ci. aux obligations légales prévues par cette Loi ou pour modifier LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE; on ne sautait l'utiliser pour passer outre présent document ne traite pas de tous les aspects de la Loi sur sécurité ferroviaire, de sécurité générale et d'environnement. Le directrices générales de mise en œuvre de la Loi en matière de municipalités et aux autres groupes intéressés les lignes

durable par: d'un système de transport ferroviaire efficace, accessible et sommes donnée est de promouvoir sans cesse la sécurité transport ferroviaire. Dans ce but, la mission que nous nous sienne, à savoir de contrôler la sécurité dans l'industrie du continue de s'acquitter de la fonction prépondérante qui est En tant qu'organisme de réglementation, Transports Canada

- la conscientisation et l'éducation
- et de normes l'établissement et la mise en œuvre de politiques, de lois
- ▼ le suivi et l'application

en appui aux politiques et aux lois du ministère. Canada de produire de plus en plus de documents « en clair » Le présent aperçu est conforme à l'objectif propre à Transports

plus amples informations. ressources énumérés à la fin du présent livret pour obtenir de communiquer par écrit ou par téléphone avec les élémentshttp://www.tc.gc.ca/actsregs/rsa-lst/lsf.html. N'hesitez pas à Web de Transports Canada à On peut consulter la Loi sur la sécurité ferroviaire au site

# ferroviaire écurifé Foi sur la

Un aperçu

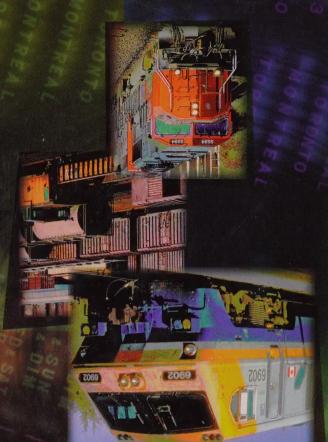
Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 1999 No de catalogue: T33-1/25-2001 ISBN 0-662-66190-7 Revisé et réimprimé en novembre 2001 (3e édition)

ON PEUT CONSULTER LE PRÉSENT DOCUMENT ET LES PUBLICATIONS CONNEXES SUR LE SITE WEB DE TRANSPORTS CANADA AU WWW.TC.GC.CA/RAILWAY/RSA/APERCU.HTM

Le courrier devrait être adressé comme suit : Sécurité ferroviaire Transports Canada Place de Ville Tour C, 10e étage 330, rue Sparks Ottawa (Ontario) K1A ONS

Canadä

# Sécurité Sécurité ferroviaire



Iransport Canada

Iransports Canada



2 o o 1 ^ Un aperçu